

This Page Is Inserted by IFW Operations  
and is not a part of the Official Record

## **BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning documents *will not* correct images,  
please do not report the images to the  
Image Problem Mailbox.**

Österreichisches Patentamt  
Patentschrift

Nr. 227102

Kl. 63C<sub>3</sub>, 13

1 Blatt

AUSTRIA  
D.W. 350

Cl. 70

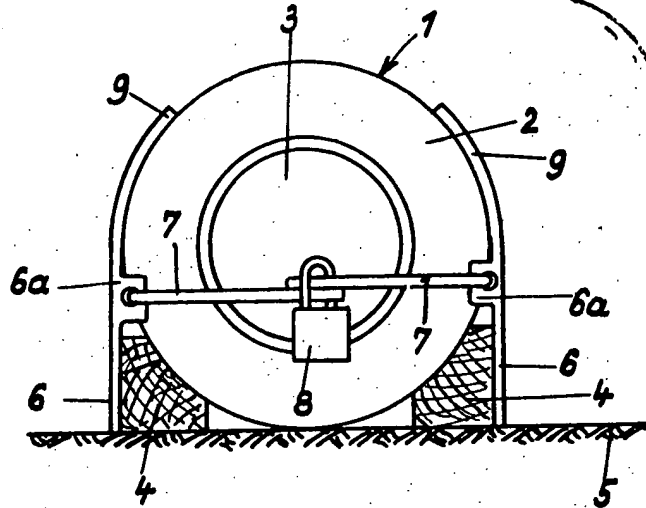


Fig. 1

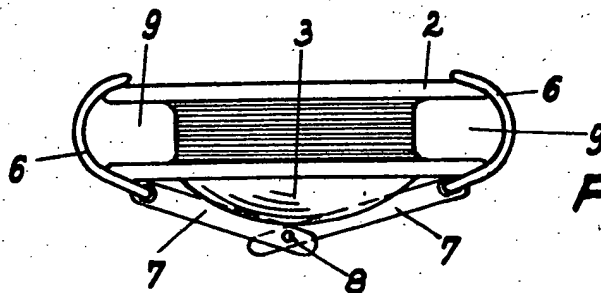


Fig. 2

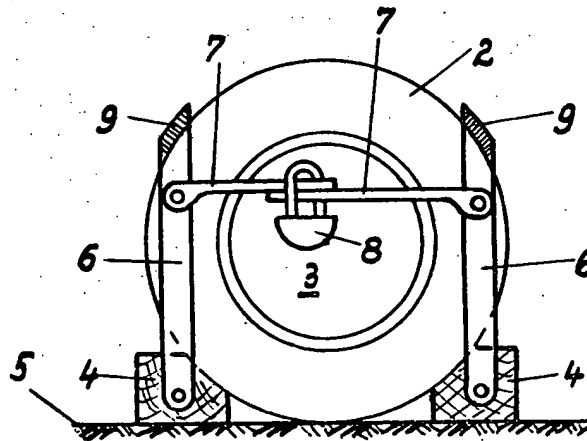


Fig. 3



ÖSTERREICHISCHES PATENTAMT  
PATENTSCHRIFT NR. 227102

Kl. 63 c, 13

Ausgegeben am 25. April 1963

FERDINAND SPRINGER  
IN SCHARDENBERG (OBERÖSTERREICH)

Einrichtung zur Sicherung von Fahrzeugen  
gegen Diebstahl

Angemeldet am 25. Juli 1961 (A 5742/61). - Beginn der Patentdauer: 15. September 1962.

Die Erfindung betrifft eine Diebstahlsicherung für sich auf Rädern vorwärtsbewegende Fahrzeuge, insbesondere für Kraftfahrzeuge. Die Sicherungseinrichtung wird unmittelbar an einem Rad des Fahrzeuges angewendet; sie ist nicht dauernd mit dem Rad verbunden, sondern wird bei Nichtgebrauch am Fahrzeug, etwa in einem Gepäckraum, in zusammengelegtem Zustande verstaut.

Die Sicherungseinrichtung gehört jener Art an, wonach zwei an gegenüberliegenden Seiten des Radumfanges, zwischen diesem und der Straßenoberfläche einsetzbare Hemmklötze vorgesehen sind. Derartige Einrichtungen sind jedoch nur für die Zwecke der Fixierung von Kraftfahrzeugen auf Wagenplattformen vorgeschlagen worden. Es gibt auch Hemmeinrichtungen, die mit Klötzen arbeiten, die aber, falls als Diebstahlsicherung verwendet, ihren Zweck nur mangelhaft erfüllen würden. Gegen solche bekanntgewordene Ausführungen besteht der Einwand, daß sie eine Drehung der mit ihnen versehenen Räder nicht gänzlich ausschließen. Ein Nachteil dieser bekanntgewordenen Hemmeinrichtungen besteht ferner darin, daß sie nur bei Speichenrädern anwendbar sind.

Die erfindungsgemäße Sicherungseinrichtung ist dadurch gekennzeichnet, daß die Hemmklötze mittels an ihnen angreifenden, länglichen Fortsätzen, welche das Rad an beiden Stirnseiten sowie bis über die obere Hälfte des Radumfanges übergreifen, sowie mittels einer an den Fortsätzen etwa in ihrer Mitte angelenkten, mittels eines Schlosses sperrbaren Querverbindung gegen Verschiebung gesichert sind.

Zwei Ausführungsbeispiele der erfindungsgemäßen Sicherungseinrichtung sind in der schematischen Zeichnung in Fig. 1 im Aufriß und in Fig. 2 im Grundriß einer ersten und in Fig. 3 einer zweiten Bauweise, in Beschränkung auf ein mit einem Luftreifen versehenes Rad dargestellt.

Das Rad 1 mit Bereifung 2 und Radzierkappe 3 ist dadurch blockiert und gesichert, daß vorne und hinten je ein Hemmschuh 4 zwischen die Fahrbahnoberfläche 5 und den Radumfang eingesetzt ist. Jeder der beiden Klötze oder Hemmschuhe 4 ist mittels einer einen länglichen Fortsatz des Hemmschuhes bildenden Metallasche 6, welche das Rad, wie insbesondere Fig. 2 zeigt, außen und innen übergreift, gegen ein in Richtung der Radachse erfolgendes Wegnehmen gesichert. Diese Laschen besitzen Ösen 6a, in denen je ein Teil eines Paares von Querverbindungen 7 eingehängt ist. Die Teile 7 sind z. B. mittels eines Vorhangschlosses 8 zusammengesperrt. Damit man, bei leichteren Fahrzeugen, die Sicherungseinrichtung nicht dadurch illusorisch macht, daß man das Rad aus den Hemmschuhen heraushebt, greifen die Fortsätze 9 bis über die obere Umfangshälfte des Rades.

An Stelle der laschenförmigen Querverbindung 7 könnte eine Kette verwendet werden. Die Hemmschuhe bestehen zweckmäßig aus Holz.

Die Metallteile werden aus hartem Stahl hinreichender Dicke hergestellt, damit die Sicherungseinrichtung auch jedem Versuch der Zerstörung mittels schneidender Werkzeuge, Sägen, Zangen, Feilen od. dgl. hinreichend lange Zeit Widerstand leistet. Zweckmäßig ist es, wenn die sperrbare Querverbindung einen Strammer einschließt; dadurch wird erreicht, daß die Sicherungseinrichtung fest gegen den Radreifen gepreßt wird, was ebenfalls das unbefugte Lösen erschwert.

Für die Erzielung voller Sicherheit kann es wesentlich sein, daß die Laschenteile 6, 6 nicht etwa dadurch vom Reifen abgezogen werden, daß man die Luft aus dem Schlauch abläßt und die Hemmschuhe vom Rad mit einem geeigneten Werkzeug abzwängt. Um in dieser Hinsicht eine vergrößerte Sicherheit zu schaffen, können die Teile 6 auch auf der Hinterseite des Rades verbunden sein, beispielsweise durch eine Kette solcher Länge, daß es gerade möglich ist, die Einrichtung anzubringen, wobei diese Kette jedoch

in der Sicherungslage der Einrichtung gespannt ist, wie auch sonst jede andere Verbindungsart der beiden Laschen 6 Anwendung finden kann.

PATENTANSPRÜCHE:

1. Einrichtung zur Sicherung von Fahrzeugen, insbesondere Kraftfahrzeugen, gegen Diebstahl, mit zwei an gegenüberliegenden Seiten des Radumfanges, zwischen diesem und der Straßenoberfläche einsetzbaren Hemmklötzen, dadurch gekennzeichnet, daß die Hemmklötze mittels an ihnen angreifenden, länglichen Fortsätzen, welche das Rad an beiden Stirnseiten sowie bis über die obere Hälfte des Radumfanges übergreifen, sowie mittels einer an den Fortsätzen etwa in ihrer Mitte angelenkten mittels eines Schlosses sperrbaren Querverbindung gegen Verschiebung gesichert sind.
2. Einrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die sperrbare Querverbindung ein Gliedersystem ist, welches einen Strammer einschließt.

(Hiezu 1 Blatt Zeichnungen)